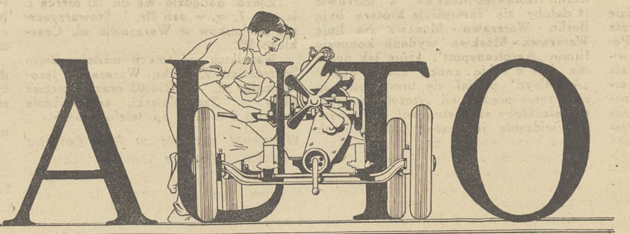
№ 6. (Og. zb. № 20) WARSZAWA, 15-go MARCA 1923 ROKU. Rok II.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
32 ALEJA JEROZOLIMSKA 32
WARSZAWA.
TEL. 265-07.
Konto czek. P. K. O. № 4764.

Redaktor przyjm. w soboty od 5 — 7.
Administr. czynna od 9—1 i 3—7.
Redaktor W. KRUSZEWSKI.
Dział techniczny prowadzi Stanisław Szydelski.

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadsyłanych artykułach.
Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca.
Autorzy, pragnący otrzymać honorarja za swe artykuły, zechcą zaznaczyć to słowem „płatny".

Ilustrowane Czasopismo Sportowo-Techniczne.

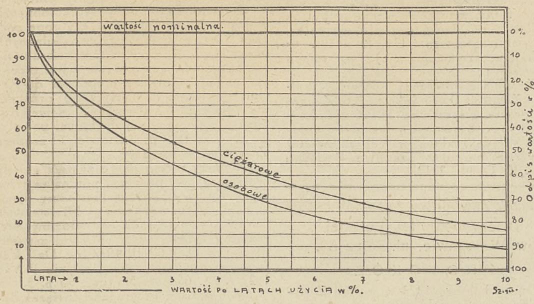


AUTOMOBILIZM — LOTNICTWO — SPORTY.

CENA NUMERU 1200 MK.
Prenumerata wraz z przesyłką
kwartalnie . . . . . . 6500 mk.
półrocznie . . . . . . 12000 „
Zagranicą o 100% drożej.

Wychodzi w dniu 1 i 15 każdego miesiąca.

Jak obliczać wartość samochodu w miarę zużycia się tegoż?*.



Wykres strat na wartości samochodu w miarę lat w procentach wartości nominalnej.

Wykres przedstawiony uzmysławia nam stosunek straty na wartości samochodów osobowych i ciężarowych w miarę zużycia. Wykres ten sporządzony jest na podstawie kilkoletnich badań i zdaje się że będzie u nas bardzo na czasie wobec zalania rynku polskiego samochodami z demobilu.

Patrzmy na rysunek. Po lewej stronie mamy wartość samochodu w procentach czyli zaczynając od stu kończymy na 8 proc. gdyż samochód nigdy nie stanie się zupełnie bezwartościowym, pozostaje tak zwany szmelc dość cenny gdyż mamy w nim dużo aluminium, stare magneto, karburator i części stalowe, które zawsze mogą się przydać w każdym warsztacie.

Po lewej stronie idą cyfry odwrotnie; przedstawiają one w procentach ile musimy w każdym roku odpisać na stratę czyli zamortyzować w ciągu tego roku. W linji poziomej u dołu idą lata użycia od 1-go do 10-ciu. Normalnie więc po dziesięciu latach samochód powinien już iść na rzeź. Składają się na to rozmaite przyczyny. Po pierwsze samochód wykonany przed dziesięciu laty chociażby był w najlepszym stanie jest już pod względem konstrukcyjnym tak w tyle że bodaj iż eksploatacja jego się nie opłaca — zużywa znacznie więcej benzyny i oliwy jak jego nowoczesny kolega, przedstawia wiele niedogodności jak tryby czołowe robiące duży huk z powodu wydarcia, niemodną nawoźnię, no i niemałą skłonność do zepsucia się gdyż materjał jest już przeważnie przemęczony i ustępujący pod względem gatunku materjałom samochodów nowoczesnych. Słyszałem zdanie pewnego starego automobilisty który twierdził, że woli pierwszego Benza od dzisiejszych nowomodnych samochodów — nie liczy jednak tego ile ten stary Benz zużywa benzyny, jakie sprawia kłopoty ze smarowaniem, jak niszczy gumy i t. p.

Weźmy sobie naprzykład jakiś stary samochód, którego cenę znamy i spróbujmy obliczyć wedle wykresu jego wartość: Zaznaczyć jeszcze muszę, iż stratę na wartości samochodu powstrzymać można przez remont generalny. Wartość samochodu wzrasta wtedy o koszt naprawy jednak już w następnym roku musimy odjąć z tego 25 proc. na stratę. Specjalne straty spowodowane jakąś katastrofą, jak najechanie, zderzenie i t. p. należy z końcem roku oszacować i wstawić jako minus w wartości danego samochodu.

Weźmy samochód osobowy firmy „Dodge" typ z roku 1917, który dajmy na to kosztował wówczas 1800 dolarów. Przypuśćmy, iż kupiliśmy go na wiosnę 1917. W roku 1921 na wiosnę przed remontem generalnym przedstawiał on już tylko 35 proc. swej pierwotnej wartości to jest 630 dolarów. W tym roku oddaliśmy go do remontu płacąc za ten remont 50 dolarów czyli wart był po remoncie 680 dol. Lecz już w roku 1922 strącić musimy wedle naszych reguł 25 proc. wartości, czyli otrzymamy 510 dolarów jako wartość w roku 1922 dalej zaś strata na wartości będzie postępywać wedle wykresu, czyli pomiędzy 1922 a 1923 to jest pomiędzy 4-ym a 5 ym rokiem straci on znowu 7 proc. wartości nominalnej.

Inny jeszcze mechaniczny sposób obliczania wartości samochodu podaje jedno z pism angielskich. Wedle tegoż strata na samochodzie dobrze utrzymywanym wynosi w pierwszym roku około 25 proc. w następnym 20 proc. wartości poprzedniej, w następnych latach po 15 proc. Oczywiście są to wszystko wartości przybliżone zależne od marki samochodu, utrzymania i t. p.. Jest bowiem oczywistem, iż większą wartość będzie miał po dwu latach samochód który przebywał miesięcznie po 500 klm. i był należycie pielęgnowany, aniżeli samochód tej samej marki przebywający dziennie po 500 klm. przez przeciąg pół roku tylko.

Stan. Szydelski.

*) Wykres wzięty z „Rocznika Automobilklubu Polski". Warszawa i Lwów 1923, z artykułu p. t. Racjonalna gospodarka samochodami. (Str. 111.)

Automobilklub Polski.



KOMUNIKAT.

Na posiedzeniu Komisji Balotującej Automobilklubu Polski w dn. 7 marca r. b. przyjęto w poczet członków Klubu pp,:

1) Marius Malplat, Dyr. Tow. Kopalń i Zakł. Hutn. Sosnowieckich, 18, Sachstrasse, Katowice.

2) Gaston Pierre Xavier Chabeaux, dyr. Oddziału Metalurgicznego Tow. „Cimex", 42 Krucza, Warszawa.

3. Ernest Feill, właściciel ziemski, Ostrowo, p. Janików, pow. Inowrocław.

4) Zbigniew Zajkowski, dyr. Ang. Biura Techn. „A. V. Frank", 15/12 Skaryszewska, Warszawa.

5) Michał Czarnota de Bojary Bojarski, zast. sekr. gen. Banku Handlowego w Warszawie, 17 Mokotowska, Warszawa.

6) Jan Sobański, rotmistrz 12-go p. ul. podolskich, 39-a Marszałkowska, Warszawa,

7) Tadeusz Janta-Pełczyński, właściciel ziemski, Redgoszcz, p. Rąbczyn, pow. Wągrowiec, Poznańskie.

8) Zdzisław Byczkowski, dyr. zarządzający „Elibora" S. A., 37 Jerozolimska, Warszawa.

9) Dr. Juljan Makowski, nacz. wydz. Minist. Spr. Zagr., 16|18 Krak.-Przedmieście, Warszawa.

Członek Komitetu Automobilklubu Polski p. Karol Wettler wybrany został na posiedzeniu Komitetu w dniu 7 marca r. b. Sekretarzem Jeneralnym Klubu.

Członkowie dożywotni Automobilklubu Polski.

Na jednem z ostatnich zebrań klubowych wręczono pp. marszałkowi Trampczyńskiemu oraz p. Stanisławowi Grodzkiemu dyplomy członków dożywotnich Automobilklubu Polski, w uznaniu położonych zasług.

Mianowanie członkami dożywotnimi nastąpiło na mocy uchwały walnego zgromadzenia powziętej przez aklamację.

Drugi dzień klubowy.

Gospodarz klubu zawiadamia pp. Członków, iż na skutek ogólnego żądania ustanawia się oprócz środy piątek jako drugi dzień klubowy.

Regulamin chronometrażystów.

Komitet Automobilklubu Polski uregulował nareszcie sprawę chronometrażystów zatwierdzając regulamin opracowany przez Komisję sportową, który podajemy w całości:

1. Komisja Sportowa A. P. ustala corocznie w dniu 1 stycznia listę oficjalnych chronometrażystów na rok bieżący.

2. Na listę chronometrażystów A. P. mogą być wciągnięte osoby: które zdały egzamin przed komisją sportową A. P. lub, których zaświadczenia wydane przez inne organizacje sportowe, zostały uznane za wystarczające przez Komisję Sportową A. P.

3. Wyznaczeni w ten sposób chronometrażyści otrzymują coroczne odpowiednią kartę legitymacyjną za podpisem prezesa Komisji Sportowej A. P. Prócz tego, w czasie sprawowania swych obowiązków, chronometrażyści obowiązani są nosić zewnętrzną oznakę ustalonego wzoru (na lewem ramieniu biała przepaska ze znakiem zegara).

4. Przy sprawowaniu swych obowiązków chronometrażyści mogą używać jedynie chronometrów akceptowanych przez Komisję Sportową A. P. (podkomisja chronometrażu).

5. Do oficjalnego mierzenia czasu mogą być dopuszczone chronometry, które: 1) posiadają urządzenie pozwalające na określanie czasu z dokładnością do 1/5 sekundy i 2) są zaopatrzone w zaświadczenie regularności chodu jednego ze znanych obserwatorjum astronomicznych w Europie, względnie obserwatorjum astronomicznego w Warszawie.

6. Obowiązki chronometrażystów są następujące; 1) dokładne stwierdzenie czasu wyjazdu i przybycia (o ile to ma miejsce) 2) zestawienie zebranych w ten sposób danych w formie protokółu za swoim podpisem. Podawane w protokóle godziny winny być wykazywane według czasu oficjalnego, tego kraju, w którym chronometrowanie było dokonane.

(Dokończenie nastąpi)

O komunikację powietrzną w Polsce.

(Ciąg dalszy).

Większą część szalonych eksploatacji linji poniosło towarzystwo Aerolloyd, gdyż subsydjum rządowe wynosiło w r. ub. 130 mk. za 1 przeleciany kilometr, obecnie ma wynieść 1 klg. benzyny za tą samą przestrzeń (około 1000 mk.).

Obecnie czynione są przygotowania do znacznego rozszerzenia sieci, która ześrodkowana w Warszawie łączyć będzie Polskę ze wszystkiemi ważnemi dla niej ośrodkami Europy. Niektóre linje rozwiną się wdal za rozpoczęciem ruchu handlowego, inne przyczynią się do ściślejszego zawiązania stosunków handlowych, bądź politycznych.

Z nowych linji na pierwszym planie wymienić należy połączenie Warszawy przez Poznań z Berlinem, Hanowerem, Amsterdamem i Londynem. Dzięki tym połączeniom i odnogom Amsterdam — Bruksella, Amsterdam — Paryż, Polska będzie związana i wplątana w europejską sieć lotniczą, mając wszelkie potrzebne połączenia z zachodem.

(Ciąg dalszy na stronie 2-ej).

Odcinek, Warszawa - Berlin obsługiwany będzie przez Aerolloyd Berlin — Londyn, przez Junkersa (Niemcy) łącznie z Daimler Hive Co (Anglja).

Drugą doniosłą rzecz stanowić będzie przedłużenie linji Gdańsk - Lwów przez Czerniowce - Jassy do Bukaresztu. Ponieważ stosunki polsko-rumuńskie rozwijają się, a handel wzajemny utrwala bardzo poważnie — linja ta będzie bardzo ważną dla naszego przemysłu i napewno skorzystają z niej gdańszczanie oraz Niemcy. Ci ostatni dzięki połączeniu Berlin - Warszawa. Francja ma mieć bliższe połączenie z Bukaresztem, prowadzące z Paryża przez Strasburg - Pragę Czeską, jednakże i nasza linja będzie miała robotę i niema co obawiać się konkurencji.

Poza temi linjami organizuje się trzy linje wewnętrzne, łączące Warszawę bezpośrednio z Krakowem, Zakopanem a zaraz potem z Katowicami. Z tego cyklu linja Warszawa - Kraków ma najmniejsze znaczenie, połączenie zakopiańskie stanowić będzie odpowiednik linji prowadzących w Niemczech i we Francji do ważnych miejscowości kąpielowych, przyczem z powodu dwóch długich sezonów zakopiańskich może ona pracować przez cały rok.

Największą wagę przywiązuje się do linji łączącej ośrodek przemysłu śląskiego z Warszawą i Gdańskiem. Połączenie to niezbędne ze względu na ożywiony ruch pomiędzy Śląskiem a Polską, rozwinie się szybko i przyczynić się może do wzmocnienia linji Warszawa-Gdańsk, tak że liczyć się można z koniecznością odbywania na niej parę przelotów dziennie. Szkoda że w tym planie pominięto Moskwę, a linja ta w przyszłości posiadać będzie wielkie znaczenie, szczególniej iż Niemcy korzystają obecnie z dłuższego połączenia Berlin-Królewiec-Moskwa, a możliwie iż dałoby się zastąpić je krótszą linją Berlin - Warszawa - Moskwa. Na linję Warszawa - Moskwa wydano koncesję firmie „Aerotransport", która jak dotąd nie daje o sobie znaku życia i gdyby „Aerolloyd" podjął się uruchomić i to połączenie prędzej od „Aerotransportu" to należałoby się zastanowić, czy z punktu widzenia interesów państwowych wolno nam czekać na wykorzystanie koncesji przez „Aerotransport".

A teraz parę słów o przystosowaniu naszych lotnisk do celów komunikacyjnych.

Żadne z lotnisk w Polsce nie posiada ani budynku portowego, ani żadnych specjalnych urządzeń na ten cel.

Warszawa posiada jakieś budki, które wstyd komuś pokazać i które są podobne do kiosków z gazetami. „Aerolloyd" nie otrzymał dotąd nawet własnego hangaru, dla pomieszczenia aparatów. Jak sobie wyobrazić w tych warunkach komunikację?

Należy i tu bezzwłocznie przystąpić do budowy portu, chociażby na małą skalę, ale zaniedbywać tego nie wolno. Nie można wymagać tego od towarzystw komunikacyjnych, które mają szereg innych wydatków. Port lotniczy musi być budynkiem wystawionym przez rząd i stanowić może formę subsydjum dla komunikacji powietrznej.

Ponieważ cała wymieniona sieć ma być niedługo uruchomiona należy niezwłocznie przystąpić do budowy portów.

R. L.

Redakcja „Auta" otrzymała z prośbą o wydrukowanie następującą odezwę Polskiego Związku przemysłowców i kupców Samochodowych i Lotniczych.

Do P.P. przemysłowców i kupców Samochodowych i Lotniczych w Polsce.

Trwający od dłuższego czasu w Polsce kryzys w przemyśle i handlu samochodowym powoduje potrzebę a nawet konieczność wspólnego naradzenia się zainteresowanych przemysłowców i kupców nad źródłem złego i nad środkami zaradczemi, któreby choć częściowo trwający kryzys zażegnały.

Polski Związek Przemysłowców i Kupców Samochodowych i Lotniczych otrzymuje z całej Polski wezwania o zwołanie do Warszawy **ogólnego Zjazdu** dla obmyślenia akcji obronnej. Pragnąc zadośćuczynić tym wezwaniom, Polski Związek Przemysłowców i Kupców Samochodowych i Lotniczych korzysta z okazji dorocznego Zjazdu Członków Związku, który odbędzie się **dn. 20 marca r. b.** i rozszerzając ramy tego Zjazdu, prosi wszystkie firmy samochodowe w Polsce o nadesłanie odnośnych projektów, uwag i t. p. oraz o wzięcie udziału w Zjeździe w osobach Swych przedstawicieli. Projektowany Zjazd w całości zostanie poświęcony niedomaganiom naszego przemysłu i handlu samochodowego, i projektom dotyczącym akcji obronnej.

Polski Związek Przemysłowców i Kupców Samochodowych i Lotniczych nie wątpi, że inicjatywa Związku w tak palącej sprawie zostanie przez ogół przemysłowców i kupców samochodowych życzliwie przyjęta i że wszystkie firmy samochodowe w projektowanym Zjeździe udział przyjąć raczą.

Zjazd odbędzie się dn. 20 marca r. b. o g. 7, w. w sali Nr. 5 Stowarzyszenia Techników w Warszawie ul. Czackiego 3/5.

Wszelkich informacji udziela Biuro Sekretarjatu Związku Warszawa, Jerozolimska 32, tel. 258-03 oraz Sekretarz Biura p. Szczeblewski, telefonicznie w g. od 9 r. do 3 pp. telefon 26-47.

Wysokość składek w Pol. Związku Przem. i Kupców Samoch. i Lotn.

Polski Związek przemysłowców i kupców Samochodowych i Lotniczych podaje do wiadomości P.P. członków i osób zainteresowanych, że, zgodnie z uchwałą Walnego Zebrania Związku z dn. 27 r. b. wysokość składek członkowskich na rok bieżący została ustalona według następujących norm:

a) firmy opłacające patent I-ej kat. składka członk. złotych pol. 30 rocznie.

b) firmy opłacające patent II-ej kat. i prowincjonalne złotych pol. 20 rocznie.

c) wszystkie pozostałe zł. p. 15 rocz..

d) członkowie ad personam zł. 5 rocz.

Składki powyższe wpłacane zostają przez firmy zrzeszone w markach pol. według kursu bieżącego złotego polsk. (jednostki monetarnej Unji Łacińskiej = = franka szwajcarskiego) w ratach kwartalnych.

Zgodnie z powyższą uchwałą Walnego Zebrania Biuro Sekretarjatu Związku prosi wszystkich PP. członków Związku z prowincji o łaskawe wpłacenie składek członkowskich za kwartał I-szy r. b. na conto czekowe Związku w P. K. O. Nr. 2013.

Związek Zawodowy Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej w Warszawie, ul. Solec 83.

PROTOKÓŁ.

Dnia 18 lutego 1923 r. w Sali Związku Pracowników Handlowych w Warszawie odbył się wiec szoferów przy udziale 1300 osób.

Zebranie zagaił prezes Związku Zw. Autom. ob. Trzeciak, wyjaśniając cel zwołanego Wiecu oraz proponując wybór prezydjum.

Na przewodniczącego Wiecu zaproszono ob. S. Klimaszewskiego, który na sekretarza zaprosił ob. Bielickiego i Millera, na wiec—przewodniczącego Trzeciaka i Ogonowskiego. Pozatem do prezydjum na assesorów zaproszono ob. Bielewicza i Perkowskiego. Na wniosek prezydjum Zarządu Związku, przewodniczący zaproponował uczczenie przez powstanie śmierci tragicznej Pierwszego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Narutowicza, oraz tragicznie zmarłego członka Związku Edmunda Persiaka, co zebrani niezwłocznie uczynili.

Po dyskusji w sprawie porządku dziennego, uchwalono przyjąć w Redakcji i porządku proponowanym przez Zarząd Związku,

Przyjęto następujący porządek dzienny:

1) Sprawozdanie z pertraktacji z Ministerstwem Robót Publicznych i ze złożonego memorjału do Komisarza Rządu. 2) Sprawy organizacyjne. 3) Wolne wnioski.

I.

Szczegółowego sprawozdania udzielił prezes związku ob. Trzeciak imieniem Zarządu Związku proponując przyjęcie następującej rezolucji;

„Zebrani na Wiecu Szoferów w dniu 18.2 r. b. po wysłuchaniu sprawozdania Zarządu Związku Zawodowego Automobilistów w sprawie pertraktacji i złożenia do p. Komisarza Rządu memorjału do p. o egzaminach na szoferów, po dyskusji uchwalili następującą rezolucję:

Związek Zawodowy Automobilistów widząc różne anomalja czynione podczas egzaminów przeprowadzanych przez Ruch Kołowy, które absolutnie nie są ujęte fachowo występował pierwszy niejednokrotnie z protestem do Ruchu Kołowego, domagając się przerwania egzaminów i stworzenia nowej Komisji Egzaminacyjnej do której powołany by został przedstawiciel naszego Związku.

Niestety uwagi nasze zostały głosem wołającego na puszczy, ponieważ przez Ruch Kołowy byliśmy i jesteśmy ignorowani, a nawet przez Ministerstwo Spraw wewnętrznych co widzimy wyraźnie z ustawy automobilowej zatwierdzonej w dniu 6.VII 1922 r. Dz. Ust. Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 16.VIII 1922 r. Nr. 65 poz. 587 par. 36 p. 3.

Wobec tego, że my jako Związek Zawodowy Automobilistów jesteśmy moralnie odpowiedzialni za wszelkie wypadki automobilowe, a także i za wypadki spowodowane przez amatorów — sportowców automobilistów, kończących Kursy w Y. M. C. A. i innych szkołach szoferów i wobec tego, że jako fachowcy automobilowi będąc cząstką społeczeństwa, chcielibyśmy ażeby w Rzeczypospolitej Polskiej w tym tak młodym zawodzie, były nietylko dobre samochody, ale i wykwalifikowani kierowcy zawodowcy przeto domagamy się:

(Ciąg dalszy nastąpi)

Ośmiocylindrówka jednoszeregowa.

Ciąg dalszy.

Jakie są istotne zalety takiego silnika—zapyta każdy, gdyż najkapryśniejsze nawet pomysły znajdują zawsze u swych adeptów wyczerpujące uzasadnienie z punktu widzenia nowych korzyści, praktyczności lub celowości. Otóż mieliśmy ośmiocylindrówkę dwuszeregową, budowaną jeszcze dziś przez wielu najwybitniejszych konstruktorów. Silnik ten dał dowody swojej doskonałości. Idealnie równy moment obrotowy, wielka sprężystość, dobre zrównoważenie a, co za tem idzie i usunięcie w nim wstrząśnień i wibracji—były to wszystko zalety charakteryzujące silniki o dużej ilości cylindrów roboczych. I co najdziwniejsza na pierwszy rzut oka, silnik ośmiocylindrowy zajmuje mniej miejsca od silnika tej samej mocy, lecz o mniejszej ilości cylindrów. Wpływa to stąd, że im silnik o danej mocy, posiada więcej cylindrów, tem szybciej obracać się on może. Przy porównaniu dwuch silników, o jednakiej mocy i tej samej konstrukcji, gdzie liczba cylindrów jest jednakże w jednym dwa razy dajmy na to większą jak w drugim przy rozpatrywaniu wzoru na określenie mocy, zauważymy, że średnica cylindrów pierwszego równa się 0,7 średnicy cylindrów drugiego silnika, a pojemność, czyli objętość wewnętrzna 0,35 t. j. prawie ½ pojemności cylindrów drugiego. Powiększając więc ilość cylindrów zyskujemy ogromnie na ich objętości, a co zatem idzie i na ilości zużytego paliwa. To stanowi właśnie problem pasjonujący silników o wielkiej wydajności. Trzy główne jego elementa są: zwiększenie ilości, powiększenie skoku i sprężenia i zwiększenie ilości cylindrów. Wracając jednakże do sprawy rozmiarów w silnikach poprzedniego przykładu to dodać musze, że długość wału głównego, w wypadku jeśli cylindry umieszczone są w szeregu, zwiększy się w tym wypadku prawie o połowę; szerokość zato i wysokość silnika zmniejsza się w stosunku 1 do 0,7.

Co się tyczy sprężystości, to wiadomem jest każdemu automobiliście, że im większą jest ilość cylindrów, tem mniejszego użyć trzeba koła zamachowego, dla dokładnego wyrównania biegu silnika. Przy wielocylindrowych silnikach udawało się nawet usunąć ten kłopotliwy organ zupełnie; zastępowała go wtedy zwiększona łączna masa innych ruchomych cząści — tłoków, korbowodów i wału głównego. Im mniejszem będzie koło zamachowe, tem mniejszą również i inercja tego martwego właściwie ciężaru, tak, że przy przyśpieszeniu biegu, wielocylindrowego silnika, cała energja spalonej mieszanki zostanie przesłaną bardzo szybko, prawie momentalnie, na organa popędowe samochodu, podczas gdy w silnikach o ciężkiem kole zamachowem w pierwszej chwili energja ta zużytkowuje się na przezwyciężenie inercji tego prawdziwego zawalidrogi i nadanie jemu w pierwszym rzedzie odpowiedniego przyśpieszenia. Dopiero wtedy, gdy to jest osiągnietem po kilku lub kilkunastu sekundach, organa popędowe otrzymują większą ilość energji. Im przeto mniejszem jest koło zamachowe, do czego dojść można przez zwiększenie ilości cylindrów roboczych, te mspreżystszym będzie dany silnik. Z podobnych przesłanek wynika i problem zrównoważenia silnika. Przy powiększeniu ilości wybuchów w danej jednostce czasu i przy rozmieszczeniu pod odpowiednim kątem, korb wału głównego, uzyskujemy coraz równiejszy moment obrotowy, a przez przeciwstawienie każdemu naprężeniu — i nne. równe co do wielkości i w przeciwnym kierunku działające naprężenie — co też łatwiej uzyskać przy większej ilości cylindrów, pod wyżej wskazanym jednak warunkiem, usuwamy różnokierunkowe wstrząśnienia i wibracje. Na tej drodze zatrzymanie jednakże jesteśmy trudnościami czysto konstrukcyjnemi; dla uzyskania bowiem, przy większej jak osiem, równomiernego zapalania i prawidłowego napełnienia należy w różnych kierunkach wyginać — ilość cylindrów korby wału głównego; obróbka jego staje się przeto wtedy bardzo trudną i kosztowna.

Już rzy sześciocylindrowym silniku, w którym korby wału ustawione są pod kątem 120°, trudności obróbki były tak znaczne, że silniki te w swoim czasie ustąpiły miejsca silnikom o ośmiu cylindrach pod prostym kątem, pomimo, że w tych ostatnich należało znaleść rozwiązanie przy umieszczeniu dwóch korbowodów na jednem kolanie; wał jednakże tego silnika był bardzo prosty, tak jak i silnika czterocylindrowego i kolana jego wygięte były w jednej płaszczyźnie; dla tego, że konstruktorzy dając swej klienteli silniki bardziej jeszcze luksusowe, mniej trudu ponosili przy jego budowie. Obecnie dla obróbki wałów sześciocylindrowych silników, zbudowane zostały specjalne udoskonalone maszyny i przyrządy; silniki te przeto staniały i zostały szeroko spopularyzowane. Korzyści jednakowoż osiągane przy użyciu silników o większej, ponad 8, ilości cylindrów nie mogły w dzisiejszym stanie techniki, równoważyć trudności spotykanych przy ich budowie. Mowa tu naturalnie tylko o silnikach o średniej mocy, mogących być zastosowanemi do samochodów, a więc nie zanadto kosztownych. Ze zwiększeniem się bowiem ponad pewną granice ilości cylindrów, powyżej wskazane zalety i korzyści nie rosną w tym stopniu, jak poniżej tej granicy. Oto dlaczego silnik ośmiocylindrowy, jest dzisiaj niejako ideałem silnika samochodowego i zarazem ostatniem słowem techniki automobilowej.

Gdyśmy już od dawna przeto posiadali doskonały silnik ośmiocylindrowy, dwuszeregowy, prosty i łatwy w budowie, który osiągał już pewną perfekcję, pewną jednostajność w rozmieszczeniu organów i pewien typ niezmienny, że tak powiem klasyczny, który zadawalniał najwybredniejsza zdawało się klijentele, to pytanie, czemu ostatnio wszyscy wielcy konstruktorzy zarzucili go zupełnie i gorączkowo ulepszają ośmiocylindrówkę jednoszeregową, czemu również wszyscy dawni i nowi bogacze, ją tylko pragną dziś posiadać. Prawdopodobne przyczyny tego podałem wyżej. Posłużono się tu środkiem niezawodnym: impulsem mody, a dla usprawiedliwienia tego zobaczmy jakie przytoczyć można racje.

Ośmiocylindrowy silnik, dwuszeregowy, posiada jedną niewielką wprawdzie, ale z punktu widzenia gustu dzisiejszego pokolenia, nie do darowania wadę: jest on krótki i szeroki. Dzisiejsza zaś moda w automobiliźmie, wymaga linji nadwozia bardzo wydłużonej z możliwie długą maską. Ta ostatnia musi coś przykrywać, potrzeba więc silnika długiego i wązkiego, a jednocześnie silnika „dernier cri", a więc naturalnie ośmiocylindrowego. Przytaczane tutaj racje, mianowicie powoływanie się na fakt, że zwężona a wydłużona maska stawia powietrzu mniejszy opór, a więc daje możność osiągniecia większej szybkości, jest to tłomaczenie hipokrytów; przy szybkościach osiąganych przez zwykłych turystów, różnica z tego powodu może być zaledwie tak nieznaczną, że staranniejsze uregulowanie maszyny, użycie lepszych materjałów pędnych, lub wreszcie wiatr pomyślny, znaczniej tu zaważyć może. W ten sam sposób konstruktorzy niemieccy zachwalali użyteczność chłodnic kątowych („spitzkühlerów") Inaczej rzecz się ma w nanoszach wyścigowych, gdyż opór powietrza przy szalonych szybkościach, dziś w nich osiąganych, wzrasta bardzo szybko; wiemy jednak, że budowa ich niema często nic wspólnego z konstrukcją typu sprzedażnego.

(Dalszy ciąg nastąpi).

W SPRAWIE NAPADU NA INŻYNIERA SIWECKIEGO.

Z Zarządu Polskiego Związku przemysłowców i kupców samochodowych i lotniczych otrzymujemy następujący protest:

W związku z wyrafinowanym napadem jakiemu uległ ze strony niepoczytalnej jednostki, kierownik warsztatów samochodowych N. N. K. p. inżynier Władysław Siwecki, Polski Związek Przemysłowców i Kupców samochodowych i Lotniczych, którego p. Siwecki jest długoletnim członkiem, wyraża protest przeciwko takim zwyrodniałym metodom załatwiania zatargów w przemyśle automobilowym i wzywa ogół przemysłowców, jakoteż pracowników samochodowych do energicznego zwalczania podobnych metod.

Zarząd polskiego Związku Przemysłowców i Kupców Samochodowych i Lotniczych.

Trybuna szoferska.

JESZCZE O NOWYCH PRZEPISACH DLA KIEROWCÓW.

25 paragraf przepisów dla kierowców, powiada, że w podaniu, o pozwolenie na prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych, między innemi powinny być dołączone: świadectwo stwierdzające, że kandydat posiada potrzebne wykształcenie fachowe i praktyczne.

Ogólnie przyjęto, że oba terminy oznaczają u kierowców jedno i to samo wykształcenie, ale przepisy czynią tu jakąś różnicę, to pożądanem by było dodatkowe wyjaśnienie, jak rozumieć to zdanie.

Wogóle przepisy zawierają wiele niedomówień i niejasności, w zastosowaniu praktycznem napewno ulegną zmianom, przyczem w dużym stopniu na zmiany te, wpłynąć może głos zainteresowanych w tej sprawie, starszych kierowców, którzy przez usta swych przedstawicieli w Komisji Egzaminacyjnej winni domagać się tego. Co prawda przepisy nie przewidują, udziału przedstawiciela kierowców w Komisji Egzaminacyjnej, ale przez wzgląd na doświadczenie praktyczne starszych kierowców, było by to w interesie całego społeczeństwa pożądanem.

J. Palisz.

Turbiny gazowe.

Od jednego ze znanych wynalazców i konstruktorów otrzymaliśmy list który podajemy w całości;

W artykule o turbinie inż. Kopczewskiego wkradła się pewna nieścisłość, którą pozwalam sobie sprostować.

W sprawie głównej cechy charakterystycznej turbiny, to jest obniżenia średniej temperatury gazów przez wprowadzenie do nich pary wodnej z obiegu chłodzącego, wyrażono się w następujący sposób: „Jest to jedna z zasadniczych zalet tej turbiny, gdyż, jak wiemy, dużo już było pomysłów turbin gazowych, ale wszystkie one rozbijały się o problem chłodzenia gazów". Wyżej wymieniony sposób obniżania temperatury gazów był już znany i stosowany w typach 1901 i 1902 r., a przemysłowo eksploatowany w turbinach Lemale i maszynach Armangaud i Lemale w 1903 r. t j. okrągłych 20 lat temu.

Miałem sposobność prowadzenia osobiście jednej z takich turbin, pędzonej naftą, w 1912 roku.

Większość z kilkudziesięciu typów turbin spalinowych, które pojawiły się w okresie od 1900 r. do 1914 r., stosowała mieszanie pary z gazami. O ile mi też wiadomo, to nie sprawa wysokiej temperatury, ani szybszego zużycia zatrzymuje rozwój turbiny spalinowej, lecz niestety jej mała wydajność, która, jak dotąd, zmusiła do wycofania nawet dobrze pod względem mechanicznym działające maszyny.

Tym, których interesuje historja rozwoju turbiny spalinowej, polecam doskonałe, wyczerpujące dzieło rodaka naszego p. **M. Sekutowicza**, wydane w Paryżu. T. N.

PODWYŻSZENIE TARYFY ZA PRZEJAZD DOROŻKAMI SAMOCHODOWEMI.

Magistrat podniósł taryfę za przejazd dorożkami samochodowemi, która obecnie wynosić będzie, za jeden przejechany kilometr 2,000 marek w dzień, 3,000 w nocy, godzina postoju 8,000 marek.

Przytem magistrat korzystając z okazji podwyższenia taryfy, nie omieszkał skorzystać sam, gdyż zarazem podniósł dotychczas opłacany podatek, od dorożki samochodowej „za korzystanie z urządzeń publicznych" do sumy 57,000 miesięcznie,nie licząc podatku rocznego, który obecnie wynosi 12,000 od konia mechanicznego.

O egzaminach na Kierowców.

Jak się dowiadujemy, powołana w myśl nowych przepisów o ruchu samochodów — Komisja Egzaminacyjna dla kierowców już rozpoczęła swe czynności.

Podania wnosić należy, ul. Daniłowiczowska Nr. 10, oddział ruchu Kołowego codziennie od g. 9 do 1 pp.. Przewodniczący Komisji przyjmuje we wtorki, czwartki i piątki od 2 do 3 pp..

Egzamin teoretyczny odbywać się będzie w poniedziałki i środy od godz. 5 do 8 wiecz.

Egzamin praktyczny t. j. z jazdy w soboty od g. 2 do 6 pp..

Zainteresowani powinni pospieszyć się ze składaniem podań, gdyż nam wiadomo dotychczasowe pozwolenia na prawo prowadzenia samochodu, mają obowiązywać tylko do d. 16 czerwca roku bieżącego.

Gotowe formularze do podań Rejestracyjnych i Egzaminacyjnych nabywać można, w oddziale ruchu Kołowego Daniłowiczowska 10 u woźnego.

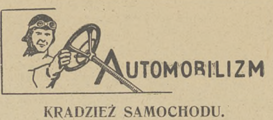
W Admin. Auta jest do nabycia książka p. t.

Ustawy i Rozporządzenia odnoszące się do ruchu samochodowego w Polsce.

Zebrał i objaśnił inż. **Bratro.**

Cena egz. 4000 mk. z przesyłką poczt. 4500 mk.
P. T. Czytelnicy pragnący nabyć takową zechcą przekazać czekiem na konto P, K. O. № 4764. Redakcja Auta, wymienioną sumę z uwagą: „na ustawy",

---



KRADZIEŻ SAMOCHODU.

W dniu 27 lutego, oddział ruchu kołowego, otrzymał wiadomość, że dnia 25 lutego został skradziony w Bytomiu samochód „Benz" 18/45 koni M. Nr. policyjny I. B. 9223. wydany w Katowicach. Po tygodniowych poszukiwaniach przez władze policyjne ruchu kołowego m. Warszawy udało się wpaść na ślad skradzionego samochodu w okolicznościach następujących:

Rano w dniu 9 marca zgłosili się do wydziału ruchu kołowego, jeden z przedsiębiorców samochodowych wraz z podającym się za właściciela samochodu przybyły z Bytomia niejakim A. Gutmanem z prośbą o wydanie im tymczasowego numeru próbnego, przytem przedsiębiorca zaznaczył, iż posiada pewne wątpliwości, co do legalnego prawa posiadania samochodu, przez A. Gutmana. Na skutek powyższego, zastępca komisarza ruchu kołowego, p. Adamski, utrwaliwszy się w przekonaniu, że powyższy samochód w zupełności odpowiada skradzionemu, przedstawił sprawę p. komisarzowi ruchu kołowego Grzędzicy, który polecił wydać numer tymczasowy, by tym sposobem módz ująć przestępców wraz ze skradzionym samochodem, wydawszy rozporządzenie co do wydania numeru, p. komisarz ruchu wraz ze swoim zastępcą, udali się samochodem do jednego z garażów, przy ulicy Czerniakowskiej, w jednym z boksów znaleziono skradziony samochód, w niedługim czasie przybył rzekomy właściciel samochodu, Gutman z tymczasowym numerem, gdzie został natychmiast aresztowany. Z przeprowadzonego na miejscu dochodzenia ustalono, że bezpośredniemi sprawcami kradzieży byli szofer Jan Czaja i Abram Gutman, ponieważ szofera nie zastano, więc według wskazówki Gutmana, udano się na ulicę Marjańską pod Nr. 9, gdzie znaleziono szofera Jana Czaję, ukrytego w łóżku, zbadany szofer zeznał, iż do kradzieży samochodu namówił go Abram Gutman, samochód przez Górny Śląsk prowadził Czaja, a dalej Gutman.

KARY ZA ZBYTNIĄ SZYBKOŚĆ.

Jak donoszą z Nowego Jorku sędzia miasta Racine (stan Wisconsin) pan W. E. Burgess widząc że kary więzienia nie pomagają skutecznie na tych, którzy grzeszą ciągle przekraczaniem dozwolonej szybkości na samochodzie wynalazł nowy sposób karania podobno bardzo skuteczny. Oto skazuje on przyłapanych na gorącym uczynku „pożeraczy kilometrów" na przymusowe używanie własnych nóg jako wyłącznego środka komunikacji. Kary takie nakładane są na 30 do 90 dni. Podczas tego czasu nie wolno tym nowym żydom tułaczom używać żadnych środków komunikacji prócz własnych nóg. Nie wolno im więc jeździć ani tramwajem, ani autobusem, ani też samochodem za wyjątkiem wypadków wyjątkowych jak choroba, wypadek i t.p. W razie przekroczenia tego zakazu przez skazanego na tak dotkliwą karę grozi odebranie raz na zawsze prowadzenia samochodu oraz prawa kursowania na samochód danego właściciela. U nas rzecz ta nie przedstawia się jeszcze tak tragicznie dla jakiegoś mieszkańca Radomia czy też Będzina ile proszę sobie wyobrazić jaka to kara np. dla mieszkańca Nowego Yorku, gdzie trzeba codziennie przebywać milowe odległości samochodem, autobusem czy też tramwajem by dostać się z mieszkania do miejsca pracy, biura czy też fabryki. Kary takie stosowane konsekwentnie mogą naprawdę przyczynić się do zmniejszenia się liczby wypadków samochodowych spowodowanych przez zbytnią szybkość jazdy.

KONKURS ELEGANCJI W MONACO.

Międzynarodowy klub sportowy w Monaco urządza dnia 24 marca konkurs elegancji samochodów, współcześnie z zawodami innego rodzaju, urządzanemi w tym czasie przez kluby samochodowe. Udział brać mogą wszystkie samochody luksusowe. Konkursy te odbędą się częściowo w Cannes (od Cannes do Saint Raphael) w Nicei (od Nicei do Antibes) i w Mentonie (od Cap d'Ail do San Remo).

Samochody podzielono na trzy kategorje:

Kategorja A: Samochody otwarte (faetony, spydery, torpedo i double faetony).

Kategorja B: Samochody kryte. (Karety, landolety, karetki z miejscem dla szofera odkrytym (coupé) i z miejscem dla szofera zakrytem (conduites intérieures).

Kategorja C: Samochody przemienne, to jest takie, które można przemienić na otwarte i kryte.

Rozstrzyganie nagród odbędzie się w Cannes 20 marca, w Mentonie 21 marca, i 22 marca w Nicei. Samochody nagrodzone w tych trzech miejscowościach wezmą udział w konkursie ogólnym, który odbędzie się dnia 24 marca w Monte Carlo.

NORWESKIE WYŚCIGI NA LODZIE.

We fjordzie Gjersjoen obok Chrystjanji odbyły się doroczne zawody szybkości na lodzie urządzane przez królewski klub samochodowy. Przestrzeń 10 km. Udział brało 36 zawodników.

Wyniki:

Pierwsza kategorja: 1. Strand (Steyer) 8 min. 6 sek., 3/10; 2. Wiger (Fiat) 8 min. 15 sek. 7/10; 3. Ramussen (Wanderer) 8 m. 26 sek. 4/10.

Druga kategorja: Borch Nielsen (Panhard—Levassor), 7 min. 26 sek. 6/10:2, Thrane Steen (Opel) 7 min. 34 sek. 6/10; Union (33), Newcastle Union (33), Mansen (Ford) 8 min. 31 sek. 2/10.

Trzecia kategorja: 1. Felix (Templar) 7 min. 22 sek. 5/10; 2. Kallevig (Austre Daimler) 7 min. 37 sek. 2/10: Bjertnes 3. Robsan (Buick) 7 min. 43 sek.; Weles (Chandler) 7 min. 44 sek. 4/10; 4. Euderle (Durant) 7 min. 45 sek. 8/10.

Czwarta Kategorja: 1. Lemd (Packard) 6 min. 47 sek. 2/10; 2. Robsahn (Cadillac) 6 min. 53 sek. 2/10; 3. Schön (Panhard-Levassor) 6 min. 57 sek. 3/10.



Lot alpejski.

Pierwszy raz lotnicy polscy wzięli udział w zawodach międzynarodowych podczas konkursu szwajcarskiego. Breguet'y wyruszyły z Warszawy, aby po odpoczynku w Pradze Czeskiej wylądować na ziemi Holwetów. Na czele wyprawy stał płk. pilot Rayski, odznaczony orderem Odrodzonej Polski IV klasy, Virtuti Militari V kl, oraz szeregiem innych, nie wyłączając tureckiej odznaki pilota. Jako obserwatora miał on kpt. Filipowicza, również posiadacza Polski odrodzonej V kl. i innych.

Obsadę drugiego aparatu stanowił pilot kpt. Krzyczkowski i trzeciego Giedgowd.

W locie okrężnym na przestrzeni:

Zurich—Thun	105 klm.
Thun—Bellizona	120 „
Bellizona—Zurich	130 „
razem	355 „

odlecieli № 2 — kpt. Krzyczkowski i № 16 Rayski, przyczem ten ostatni zdobył IV nagrodę.

W rzucaniu bomb do celu odznaczyła się obsada drugiego aparatu z kpt. Krzyczkowskim która zajęła również IV miejsce.

Udział lotników polskich spotkał się z wielkiem uznaniem w prasie zagranicznej, gdzie podkreślono świetną formę naszych przedstawicieli.

W drodze powrotnej lotnicy zatrzymali się w Paryżu, zkąd po owacyjnem przyjęciu powrócili drogą powietrzną do Warszawy, pokazując światu że i Polacy latać umieją.

Ostatnie rekordy wysokości

Dnia 12 lutego Casale wzniósł się na aparacie pasażerskim typu Berline Spad z obciążeniem użytecznem 500 klgr. Komisja sportowa stwierdziła, iż osiągnął on wysokości 4.791 m., a więc stanowi ostatni rekord wysokości dla aparatów pasażerskich.

Nieco później p. Moutonnier wzniósł się aby pobić rekord wysokości na zwykłej maszynie bez obciążenia uży-

PORADY TECHNICZNE.

Pytanie: Jakie specjalne przygotowania potrzebne są, przy składaniu silnika, mającego w tym samym karterze także zmiennik szybkości i sprzęgło? Jaki jest najlepszy sposób dla należytego wyważenia, to jest prostej linji wału korbowego i sprzęgłowego? (Zapytuje pan J. Wilcz.)

Odpowiedź: Dla otrzymania dokładnej, linji prostej wału korbowego i wałów zmiennika, musimy wyregulować miski łożysk głównych wału korbowego. Gdybyśmy bowiem skręcili je tak, jak zwykle przy silnikach połączonych ze skrzynką biegów, za pomocą przegubu, to wtedy linja otrzymana nie byłaby równa. Dlatego też szofer W. Pana, ma w tym wypadku rację.

Sz.

Światło w „Fordach".

Światło w samochodach „Forda" jest zmienne i słabe, ponieważ wytwarza je prądnica-magneto. Dlatego to przy szybkich obrotach silnika natężenie prądu jest silne i światło otrzymujemy znośne, jednak gorzej jest gdy silnik obraca się wolno lub staje. Wadę tę starają się niektórzy właściciele „Fordów" usunąć przez zaprowadzenie światła karbidowego lub przez wstawienie akumulatorów. Zarówno jedno jak i drugie jest tylko półśrodkiem.

„Ford Motor Company", ażeby zadowolnić posiadaczów swoich wozów, wypuściło komplety starterowe, które można do każdego samochodu ich firmy zastosować. Urządzenie takie składa się z:

prądnicy
silnika elektrycznego (właściwego starteru)
baterji (akumulatorów)
amperomierza
przewodników elektrycznych
deski rozdzielczej i drobnych przyrządów.

Prądnica ładuje akumulatory z których można czerpać prąd dla światła i rozruszania.

Światło zatem otrzymujemy równe i silne niezależnie od ilości obrotów silnika. Prócz tego reflektory przednie można zaopatrzyć w szyby nowego typu karbowane, dające światło silne, lecz nie oślepiające.

Mechanizm więc daje nam podwójne korzyści: światło i elektryczne rozruszanie silnika, co jest nieocenioną pomocą dla kierowcy.

(Cały komplet uruchamiacza kosztuje około 60 dolarów am. i można go nabyć we wszystkich przedstawicielstwach „Ford Motor Company".)

Badanie skrzywionej półosi.

Skrzwiona półoś trudno obraca się w łożyskach (nawet niekiedy powoduje popsucie tychże) i silnik z tego powodu musi przezwyciężać tarcie, a co za tem idzie ociąga się. Dla sprawdzenia, która z półosi jest skrzywiona wystarczy podlewarować tylny most i puścić silnik w ruch (bez hamulca), wtedy koło to będzie się obracało prędzej (jeżeli półoś jest prosta) lub wolniej, a nawet wcale—gdy jest skrzywiona. Przez porównanie prędkości tych kół, wnioskujemy które z nich jest osadzone na krzywej osi.

M. Gl.

teczn*go. Osiągnął on według danych, zestawiony h na miejscu 10.518 m., a po sprawdzeniu wyników przez komisje sportową okaże się kto zatrzyma rekord.

Zawody Gordon Bennett'a.

Tegoroczne zawody o tą najstarszą nagrodę balonową odbędą się w Bruksellí pod pretektoratem Aero-Klubu Belgji (Bruksella Avenue Luise) w dniu 23 września. Termin zgłoszeń naznaczono do d. 23 marca.

Polska weźmie tu pierwszy raz udział w zawodach międzynarodowych dla balonów wolnych, gdyż Departament IV Ministerjum Spraw Wojsk. przygotowuje obsadę dwuch balonów. W roku ubiegłym trudności budżetowe nie pozwoliły Polsce stanąć do zawodów balonowych, które odbyły się w Szwajcarji, dziś jest to możliwe i lotnictwo polskie powoli zacznie ukazywać się na kongresach międzynarodowych broniąc dzielnie swego honoru. **(Lot).**

KONKURS ZWIĄZKU PILOTÓW CYWILNYCH FRANCUSKICH.

W zawodach tych organizowanych corocznie przez związek pilotów cyw. osiągnięto następujące ciekawe wyniki:

Wysokość: Breguety: l. Desaint 3200; Spady: l. Chan 5270; Caudron; G.—3 : l. Hamerdinger 2400.

Szybkość wznoszenia się: Spady: l. Chan 7 min. do 2500 m.; Nieuport (typ 28) l. Collangetes 7 min. do wysokości 2500 m.; Caudron; G. 3 : l. Hammerdinger 12 min. do wysokości 1500 m.

Piloci, którzy osiągną najlepsze wyniki staną do zawodów organizowanych w czerwcu.

CO MÓWIĄ AMERYKANIE O REKORDZIE LECOINTE'A.

Piloci armji amerykańskiej otrzymali już oficjalny raport o rekordzie Sadi Lecointe'a. Są oni przekonani iż aparat Curtiss na którym generał Mitchell odbył poprzedni rekord może osiągnąć szybkość do 400 km/godz. i porucznik Maughan szykuje się już do pobicia rekordu Lecointe'a. Zobaczymy czy mu się to prędko uda.

Kolarstwo.



SZEŚĆ DNI W BERLINIE.

I marca zakończono w velodromie berlińskim sześciodniowe zawody kolarskie. Zwycięscy zebrali nagrody przenoszące setki tysięcy marek.

Ostateczne wyniki przedstawiają się następująco:

1.Bauer — Tietz, 366 punktów, 4,286 km. 200; Bracia Huschke 348 punktów; 3. Hahn-Krupka, 306 punktów.

Zwycięski zespół przebył więc w 144 godzinach cztery tysiące dwieście osiemdziesiąt sześć kilometrów i 200 metrów, czyli wynik wspaniały. Daje to szybkość przeciętną ponad 29 km/ godz.

SPORTY.

ŁYŻWIARSTWO.

Dzisiejsze Mistrzostwa Polski na r. 1923 w łyżwiarstwie rozegrane przy ładnej pogodzie i dość dobrym torze dały wyniki następujące;

I Bieg 500 metr. Pierwszy Kuchar, 55 sek., 2) Walichowski w 3 sek.

II Bieg 1500 metr. Kuchar 2 min 51.8 sek., Rekord polski (dawny rekord Papiusa 2 min. 55.4 sek,)

III Bieg 5.000 metr. Kuchar 2 min 51,8 sek. rekodr polski. (Dawny rekord Papiusa 10.36.3 sek.), drugi Walichowski 11 min. 26 sek.

Mistrzostwo Polski na r. 1923 w jeździe szybkiej zdobywa zatem Wacław Kuchar.

Jazda sztuczna: 1) Kikiewicz 15 i ćwierć punktu, 2) Wład. Kuchar 12 i trzy piąte punktu obaj członkowie lwowsk. Tow. Łyżwiarskiego i „Pogoni" lwowskiej. Mistrzostwo Polski na r. 1823 w jeździe sztucznej zdobywa zatem Kikiewicz.

Jazda parami: 1) Henryk i Olga Przedzymirscy II i jedna piąta punktu, 2) Zofja Bilorówna i Tadeusz Kowalski I i trzy piąte punktu (członkowie lwowskiego Tow. Łyżw i Klubu „Czarni".

Mistrzostwo Polski na rok 1923 zdobywają zatem w jeździe parami Henryk i Olga Przedzymirscy.



10. III. Pogoń (Mistrz Polski) — Warszawianka 4:4 (0:2).

Boisko „Legji". Deszcz i śnieg. Pogoń gra z rezerwą. Warszawianka miała swój dobry dzień.

Do ostatniego kwandransu rezultat utrzymywał się 4:1 na korzyść Warszawianki. Sędziował kpt. Loth.

11. III. Polonja — W.T.C. 5:0 (4:0).

Boisko D. O. K. I. Gra zajmująca i przy ciągłej przewadze ataku Polonji. W drugiej połowie W. T. C. często gości pod bramką Polonji lecz obrona i bramkarz Janek Loth udaremniają niebezpieczne ataki. Stosunek rogów 6:2 na korzyść Polonji. Sędzia p. Bincer.

11. III. Pogoń (Mistrz Polski) — W.K.S. Legja 7:1 (5:1).

Boisko „Legji". Stan boiska lepszy od dnia poprzedniego Gra przeprowadzona w dobrym tempie i w stronę bramek atak idzie za atakiem. „Legja" gra ofiarnie lecz obrona Pogoni i chaos w ataku Wojskowych udaremniają dobre chęci. Przeciwnie w ataku Pogoni: zgranie, kombinacja, bystra orjentacja i w rezultacie strzał pada za strzałem. Tylko w drugiej połowie atak Legji gra mniej chaotycznie i częściej zagraża Pogoni lecz do strzału do bramki nie dochodzi. Stosunek rogów 5:3. Sędziował b. dobrze J. Grabowski.

Kraków. 11. III. Wisła — Cracovia 1:0.

Rozgrywki okręgowe w Warszawie wypadną w pierwszej A kl. jak następuje:

24. marca Warszawianka — Legja;
25 marca A: Z. S. — Polonia;
7 kwietnia Warszawiąnka — Polonia;
8 kwietnia Legja — A. Z. S,
14 kwietnia AZS — Warszawianka.
15 kwietnia Polonia — Legja;

Doroczne Walne Zebranie P. Z. P. N. odbyło się w tym roku w Krakowie siedzibie związku w dniach 25 i 26 lutego przy współdziale delegatów Związków okręgowych i ustępującego zarządu. Reprezentowanych było związków 9:

Zarząd główny P. N. P. N. ostatecznie ukonstytuował się w składzie następującym: prezes dr. Centnarowski, wiceprezesi pp. prof. Goetel i mjr. Szwenk, sekretarz p. Obrubański, skarbnik p. Meturzecki, ref. zagraniczny p. Jentys, przewodniczący wydz. gier i dyscypliny p. Synowiec, przew. wydz. sędziów p. Konkiewicz oraz czł. dr. Pniewski, dr. Pawlos i Zieliński. Do komisji trzech wybrano pp. Tadeusza Kuchara (Lwów), Ad. Obrubańskiego (Kraków) i kpt. Globisza (Warszawa). Jako stałego delegata do Związku Polskich Zw. Sportowych obrano p. Strzeleckiego z Warszawy.

W ostatniej chwili dowiadujemy się, iż Pogoń nie jedzie do Hiszpanji z powodu słabej formy drużyny.

MECZE O MISTRZOWSTWA.

Anglja:

1 dywizjon: Liverpool (47), Sunderland (43), Sheffild United (37), Newcastle Un. (34).

2 dywizjon: Blackpool (40), Lecester City (38) Bury (37), Notts County (36), West Ham United (36), Leeds Un. (36).

Szkocja:

Glassgow Rangers (41), Airedrieonians (36), Falkirk (34), Aberdeen (34), Hibernians (34), Dundee (34), Heart of Modlothian (31).

Holandja:

Wschód: Racing Club (24), Feyenoord (23);

Zachód: Ga Ahead (31), Heracles (24);

Południe: Willem 11 (27), Noc (25);

Północ: Rozgrywek nie było.

Zzwajcarja:

Szwajcarja franc.: Servette (18), Lausanne (17).

Szwajcarja centr.: Young Boys (22), Berne (20).

Szwajcarja wschod.: Young Fellows (18), Zurich (15).

Hiszpanja:

Centr.: Atletic (12 p.), Gimnastica (10), Madrid (9).

Katalonja: Europa (12), Barcelona (10), Sabadell (9), Espanol (5).

Biskaja: Atletic-Bilbao (14), Baracaldo (9), Arenas (8).

MECZE MIĘDZYPAŃSTWOWE:

25. II. **Belgja — Francja** 4:1 (2:0)
25. II. **Francja — Luxembourg** 3:2
3 III. **Szkocja — Irlandja** 1:0
Anglja — Szkocja 2:1
4. III. **Włochy — Węgry** 0:0
12. III. Węgry — Szwajcarja 6:1 (1:0)

Niemcy Północne — Niemcy Zachodnie 1:1
Niemcy Południowe — Niemcy Zachodnie 2:1
Praga. D. F. C. — Vorwärts (Berlin) 12:0
D. F. C.—Guts Muts (mistrz Drezna) 6:0
Hiszpanja. F. C. Europa—Ujpesci T. E. (Budapest) 3:2

Belgja:

1 dywizjon: Union St. Gilloise (32 p.), C. S. Brugeois (29), Antwerp F. C. (29), Beerschot A. C. (27).

2 dywizjon: F. C. Liégeois (33), R. C. Gand (31), Filleur F. C. (28), Stade Louvaniste (23).

Hiszpanja. Mistrz Genewy Servette rozegrała meczy ulegając Repr. Madrida 1:2; F. C. Barcelona 0:2; Real Madrid 1:7, wreszcie w rewanżu z Barceloną 2:4.

Z ARMJI.

Z OBOZU SZKOLNEGO WOJSK SAMOCHODOWYCH.

Na zasadzie uchwały Zarządu Odznaki Pamiątkowej Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych nadaną ona została następującym oficerom Wojsk Samochodowych:

124 Mjr. Proszyński Jan, 125 Rtm. Kozierowski Aleksander, 126 Kpt. Horoszkiewicz Kazimierz, 128 Kpt. Rojek Konstanty, 129 Kpt. Maculewicz Wacław, 130 Kpt. Mirzwiński Czesław, 131 Kpt. Madejski Zugmunt, 132 Kpt. Matysiak Tadeusz, 133 Kpt. Tiunin Wiktor, 134 Kpt. Kłodziński Władysław, 135 Kpt. Rutkowski Jerzy, 136 Por. Rajski Hektor, 137 Por. Szlamiński Filip, 138 Por. Suchodolski January, 139 Por. Malinowski Bogusław, 140 Por. Trzyszka Władysław, 141 Por. Marecki Kazimierz, 142 Por. Szymański Mateusz, 143 Por. Sączewski Janusz, 144 Por. Dubrawski Antoni, 145 Por. Wiedman Roderyk, 146 Por. Trelewski Stanisław, 147 Por. Dubiniecki Albin, 148 Por. Mataszewski Juljan, 149 Por. Wyrzykowski Henryk, 150 Por. Hozakowski Włodzimierz, 151 Por. Brodzisz Marjan, 152 Por. Pac-Pomarnacki Wacław, 153 Ppor. Englicht Roman, 154 Por. Łyczyński Leonard, 155 Por. Karakiewicz Tadeusz, 156 urz. wojsk. XI. r. Drabikowski Henryk, 157 Por. Drążek Stanisław, 158 Chor. Janczewski Franciszek.

Nowe książki.

Inż. M. Bogatyrew i inż. R. Morsztyn **informator automobilowy**. Poradnik techniczny. Nakładem Związkn Kupców i Przemysłowców Automobilowych i Lotniczych. Warszawa 1923 Stron 311 z 79 rys.

Nasza literatura samochodowa wzbogaciła się znowu o poważną książkę techniczną mogącą zastąpić inżynierom tak popularnego niemieckiego „Hütte" lub polskiego „Technika". Autorzy dali tu mnóstwo cennych wielce tablic i zestawień, wszelkie przepisy prawne, statuty polskich stowarzyszeń automobilowych, cały rozdział traktujący o materjałach używanych do budowy samochodów i t. p. Informatorowi jedno zarzucić można, a mianowicie nie cały podręcznik utrzymany jest na jednym poziomie. Obok poważnych zupełnie wiadomości i zestawień są także rzeczy bezwartościowe jak np. „program wzorowy kursu teoretycznego w szkole kierowców", statystyka samochodów kursujących na świecie i t. p. Są to jednak wady tak znikome, że wspomniałem o nich tylko dla ścisłości. Rozdziałów zawiera książka VIII a mianowicie: Przepisy urzędowe i informacje, tablice pomocnicze, gumy, materjały pędne i smary, materjały do budowy samochodów, detale mechanizmów, elektryczność w samochodzie. Określenie mocy silnika samochodowego i informacje dodatkowe. Cennym szczególnie dla praktyka będzie dział elektrotechniczny, gdyż zawiera on szematy zapalania następujących samochodów i systemów: Eisemann, Bosch, Ford dawny i nowy, Dodge, C. A. V., Delco, Delco-Cadillac, Westinghouse, Packard, Fiat i S. E. V.

Książka ta będzie nader cennem i niezbędnem zestawieniem wszelkich wiadomości potrzebnych dla konstruktora, inżyniera i technika. Co do szoferów to można ją polecić tylko bardziej wykwalifikowanym i zdolnym którzy prowadzą samodzielnie naprawy i mają często do czynienia z warsztatami. Informator należycie użyty powinien przyczynić się do podwyższenia poziomu naszych warsztatów samochododowych.

Słownictwo w Informatorze nie jest niestety jednolite np.: w elektryczności raz używa się słowa przyśpieszenie zapłonu, raz znowu przedpał, raz karburator, a raz znowu gazowniki t p.

Jest to jednak drobnostka łatwa do usunięcia w następnem wydaniu którego autorem jak najrychlej życzymy.

Książka wydana jest bardzo ładnie, papier dobry, miękka oprawa z dermatoidu, format poręczny. Związkowi kupców i przemysłowców należy się uznanie iż nie szczędząc kosztów i trudu książkę tą wydał a autorom podzięka iż rezultatem ich mrówczej pracy jest Informator, którego pozazdrościć nam mogą nawet zagranicą, której przecież byle czem zaimponować nie można, *St. Szydelski.*

Mapa automobilowa Polski (1:1300.000).

Zdaje się, że „mapy automobilowej Polski" w podziałce 1:1.300.000 (jak to można wnioskować z samej mapy) jest tylko podanie dokładnego kilometrażu. O stanie dróg mapa nam nic nie mówi; nawet niektóre drobno-łącznikowe są zupełnie pominięte (np. tor wyścigowy w Strudze nie jest całkowicie oznaczony; skręt w prawo z drogi jabłonowskiej do Słupna) chociaż nadają się do jażdy samochodem. Ale tłumaczyć to można przedziałką 1:1.300.000, która nie na wszystko pozwala.

Mamy nadzieję, że przyszła mapa automobilowa w formacie większym, wykaże rozmaite gatunki dróg, stacje benzynowe, warsztaty reperacyjne, garaże i rzeczywiście stanie się pomocą dla turystów polskich w przyszłym sezonie. *M. Gl.*

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

P. Wiktor Jachimowicz Wilno. Odpowiedzieliśmy listownie.

P. Karol Dębicki, Lwów. Czekamy na obiecane materjały — może coś o Cyklekarach? Kiedy odbędą się zapowiadane zawody we Lwowie? Prosimy nas w czas zawiadomić o nich.

P. Jan Tom, Wadowice. Pierwszy numer z roku 1923 prawie wyczerpany tak, że nie możemy służyć więcej ponad dwa egzemplarze by zatrzymać kilka dla nowych prenumeratorów.

Horace Wyatt Esq. 39, St. James Str. London S. W. S. Dear Sir, The editor of the „Auto" begs to convey to you his thanks for the interesting communications relating to the automobile industry and movement, received through the Automobilklub Polski and hopes for the continuance of your favours. — The Editor.

WPan M. Gl. Artykuły WPana z powodu braku adresu umieszczamy dopiero dzisiaj przepraszając za zwłokę. Rocznik Automobilklubu rzeczywiście podrożał równolegle ze wszystkiemi książkami, gdyż związek księgarski podniósł mnożnik,

WPan A. Gut. Katowice. Przedstawicielem Berlieta jest Autoskład Warszawa Aleje Jerozolimskie 32. Peugeot niema dotychczas przedstawiciela. Mathisy reprezentuje Autoskład, firmę Renault p, Herse Warszawa, Marszałkowska. Co do Citroenów to reprezentację posiada firma „Promet" Aleje Jerozolimskie 43 W sprawie magneto radzimy dać ogłoszenie do Auta z podaniem typów i wymiarów, a kupcy z pewnością się znajdą. Klub jako taki nie posiada własnych składów i pokrywa je w składach i warsztatach prywatnych.

Rozwiązanie łamigłówki № 2.

1 **R** — ówn **O**
2. **A** — ra — **K**
3. **I** — madł **O**
4 **D** — etekty **W**
5. **M** — aszyn **A**
6. **O** -- pó — **R**
7. **R** — amze **S**
8. **S**amochodziar**Z**
9. **K** — aw — **A**
10. **I** — miesło **W**
11. **E** — ksplozj **A**

Litery początkowe i końcowe czytane z góry na dół dają:

Raid Morskie Oko — Warszawa czyli nazwę naszych najciekawszych zawodów samochodowych urządzanych corocznie przez Automobilklub Polski.

Podczas losowania nagrody otrzymali pp:

1). Mirosław Radwan Przypkowski, Kielce, Aleja Karczowska 35. b., egzemplarz „Rocznika Automobilklubu Polski".

2). Marjan Krynicki Warszawa Nowo-Senatorska 8|9, mapę Automobilową Polski.

3). Zbigniew Karpiński Łódź, Dzielna 37|5, prenumeratę półroczną Auta,

Trafne rozwiązania nadesłali z Warszawy: Jan Grędzisz, Antoni Lange, Mikołaj Eksner, Józef Hemerling, Jan Dębicki, Jan Rokicki, Kazimierz Poliński, Stasio Eydzyński, Mikołaj Czudżak, Franciszek Piller, Michał Korczak, Antoni Majowski, Andrzej Eberhardt, Marjan Krynicki, Wł. K.

Z prowincji: Mirosław Radwann Przypkowicz, Kielce, Gdyk E stejn, Łódź, W. Jachimowicz, Wilno, Michał Żemanek, Bielsko, Karol Mantyka Tarnopol, Józef Lenkiewicz Żurawica, A Karpisz Cieszyn, Jan Siudak Kraków, Jan Rusowski Kalwarja, Karol Rothert Gdańsk, Marjan Wołoszynowicz Bochnia, Marja Rudeński Lipica dolna, Antoni Szyller Mikołów, Kaz. Lipszyc Łódź, T. Bychawski Berwinów, F. Sztykgold Łódź, Zbigniew Karpiński Łódź. S. Bartjatyński, Lwów

Ci z Panów, którzy rozwiązali łamigłówkę № 1, i byli umieszczeni w spisie w № 3, a pragną korzystać ze zniżki na **Nowoczesny Motocykl** zechcą przysłać czekiem Pocztowej Kasy Oszczędności na konto № 49.949, Stanisław Szydelski, Warszawa, marek polskich 20.000 poczem otrzymają książkę opłatnie pod wskazanym na czeku adresem. Po dniu 1-szym kwietnia zniżka przestaje być ważna.

Następną łamigłówkę umieścimy w № 7 Auta.

Kącik ekonomiczny.

ZACHODNIA POLSKA A KONTRAKTOWE TARGI KIJOWSKIE.

Niezmierne zapotrzebowanie towarowe olbrzymiego rynku rosyjskiego było przyczyną, że powołano do życia na nowo kontraktowe Targi Kijowskie. Oficjalny ich termin ustalono na czas od 15. II. do 1. IV. 23 r.

Polska, posiadająca dobrze rozwinięty przemysł własny, który już dziś częściowo produkuje na eksport, jest wybitnie zainteresowana sprawą ekonomicznych potrzeb Rosji.

Tyczy to oczywiście także Polski Zachodniej, którą na Kontraktowych Targach Kijowskich reprezentować będzie oficjalny delegat Miejskiego Urzędu Targu Poznańskiego. Delegat Targu Poznańskiego, p. Inż. Wiktor Lipski, współwłaściciel znanego domu Handlowo-Przemysłowego Inż. W. Lipski, W. Kozietulski i S-ka w Poznaniu, Grottgera 3, wyjeżdża do Kijowa około 1 marca rb.

NIEMIECKI TARG WSCHODNI W KRÓLEWCU.

W czasie od 18 do 23 lutego b.r. miał w Królewcu miejsce VI Niemiecki Targ Wschodni. Mimo tendencyjnych głosów codziennej i fachowej prasy niemieckiej, sukces Targu był — jak nam donoszą z poważnej strony — nie tak wspaniały, jak przedstawiają go dziennikarze tamtejsi. Przeciwnie — sukces ten był dość mierny i wytworzył nastrój minorowy na Targu. Złożyło się na to przyczyn kilkadziesiąt, z których na wyszczególnienie zasługują następujące: Przemysłowiec niemiecki jest już znużony i zniechęcony za licznymi i za częstymi Targami i Wystawami, odbywającymi się pod wpływem pewnej psychozy Targowej. Na Targu królewieckim pozatem zauważyć było można u wystawców silne sarkanie przeciw Urzędowi Targowemu z powodu bardzo wygórowanych cen za stoiska i rygorystycznego przetrzymywania ekspcnatów na terenie do chwili zamknięcia Targu, mimo, że już dnia trzeciego po otwarciu nie dokonywano prawie żadnych obrotów.

Nie świetnie przedstawiały się bowiem tranzakcje handlowe, dokonane na Targu. Gości było sporo — zwłaszcza z państw bałtyckich. Tym nie mniej wielka część interesantów odnosiła się z rezerwą wobec ofert targowych. Powodowane to było raz: brakiem odpowiedniej gotówki u interesantów; ceny skoczyły zaraz od dnia pierwszego w górę i tendencję tą zachowały aż do zamknięcia Targu, przekraczajac w wielu wypadkach parytet złota — powtóre: okolicznością, że niektórzy wystawcy gotowi byli przyjąć zamówienia bez ustalenia ceny, żądając zobowiązania się kupującego do płacenia ceny, dyktowanej mu w dniu dostawy — wreszcie: wielu z interesantów bało się czynić zakupy, by nie wpaść przy zamówieniach na tandetnym towarze, który ostatnio staje się częściowo regułą produkcji niemieckiej.

Tak mniejwięcej przedstawiał się VI Wschodni Targ Niemiecki w Królewcu. Zaznaczyć specjalnie wypada, że nikły był udział w nim interesantów polskich, którzy, mając własny dobrze rozwijający się przemysł krajowy oraz dwa roczne, świetne Targi, zupełnie słusznie nie odwiedzają zagranicznych Targów krajowych.



Wydawca: Spółka Wydawnicza „Auto". Drukarnia Literacka, Nowy-Świat 22, tel. 281-88.